

Mitteilung des Senats vom 28. März 2006

Sicherung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße im Gütertransport

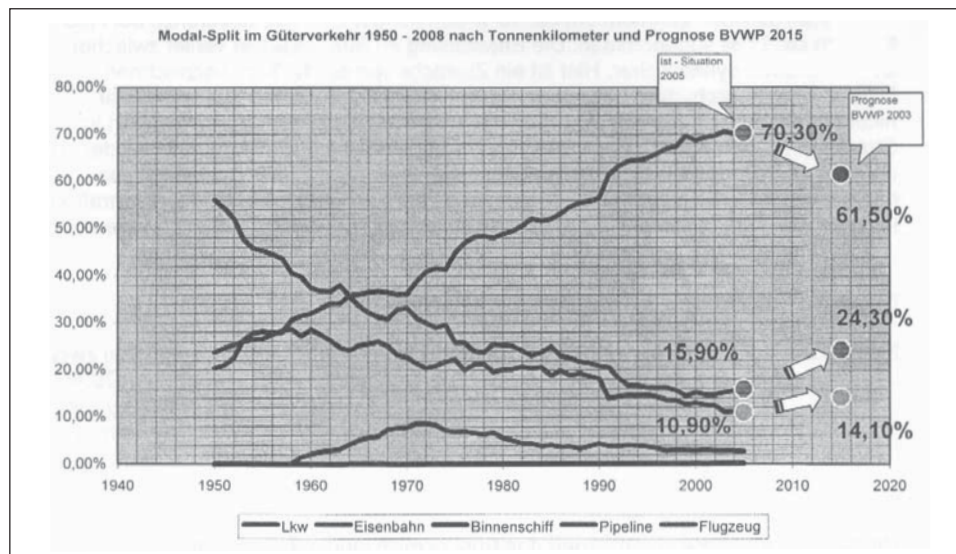
Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/915 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die folgenden Ausführungen machen deutlich, dass aufgrund der Gesamtverkehrsentwicklung auch in den nächsten Jahren dem Bedarf entsprechende Infrastrukturen vorgehalten werden müssen. Verkehrsverlagerungsmaßnahmen stellen dabei ein wichtiges verkehrspolitisches Instrument dar, um der Überlastung des Straßennetzes entgegenzuwirken. Allein im Güterverkehr werden Zuwächse um 64 % von 371 Mrd. tkm im Jahre 1997 auf 608 Mrd. tkm für das Jahr 2015 prognostiziert. Die prognostizierten hohen Zuwächse im Güterverkehr lassen sich aus den Entwicklungszusammenhängen der vergangenen Jahrzehnte erklären und zeigen klar, dass sich auch der Güterverkehr weiterhin durch eine stetige Dynamik auszeichnet.

Dabei sind die letzten 50 Jahre eindeutig durch das hohe Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße geprägt. In diesem Zeitraum hat sich die Gesamtverkehrsleistung im Straßengüterverkehr mehr als verzwanzigfach. Darüber hinaus haben sich wesentliche Verschiebungen im Modal-Split (Aufteilung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern) des Güterverkehrs ergeben, wie aus der folgenden Grafik ersichtlich wird.



Quelle: BGL, BVWP 2003, eigene Darstellung.

Die Grafik zeigt, dass sich der Anteil der Straße an der Gesamtverkehrsleistung im Bundesgebiet seit 1950 von ca. 20 % auf über 70 % mehr als verdreifacht hat, während der Anteil des Schienenverkehrs von 56 % auf ca. 16 % gesunken ist.

Für diese Entwicklung des Güterverkehrs sind zum einen die Veränderungen der Güterstruktur und der Produktionsorganisation verantwortlich, ausgelöst durch zunehmende Arbeitsteilung, steigenden internationalen Wettbewerb und durch veränderte Kundenpräferenzen. Zum anderen konnte die Bahn mit ihrer bisherigen Angebotsstruktur den neuen Anforderungen kaum gerecht werden.

Grundlage für die Ausbauplanungen der Infrastruktur im BVWP 2003 ist das so genannte Integrationsszenario. Mit dem Integrationsszenario wird der Ansatz zur Sicherung der Mobilität verfolgt. Zugleich sollen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen vermindert werden.

Wesentliche Veränderungen werden für den Modal Split im Güterverkehr im Bundesgebiet erwartet. Der Anteil der Schiene an der Gesamtverkehrsleistung wird sich danach bis zum Jahr 2015 auf 24,3 % erhöhen, der Anteil der Straße dagegen auf 61,5 % reduzieren.

Die konkrete Belastungssituation im Straßengüterverkehr auf den Bundesfernstraßen in Bremen stellt sich aktuell im Zeitreihenvergleich der letzten fünf Jahre differenzierter dar. Während der Straßengüterverkehr auf der A 1 in Höhe Weserbrücke im Zeitraum 2001 bis 2005 einen Zuwachs um ca. 2 % aufweist, stagniert das Güterverkehrsaufkommen auf der B 6 Neuenlander Straße. Dagegen hat der Güterverkehr auf der A 27 im gleichen Zeitraum um ca. 15 % und auf der B 75 (Landesgrenze bei Huchting) um ca. 11 % abgenommen. Die Entwicklung im Bundesgebiet verlief zwischen 2001 und 2005 dynamischer. Hier ist ein Zuwachs von ca. 12 % zu verzeichnen.

Daraus wird deutlich, dass sich globale Entwicklungstendenzen im Güterverkehr nicht automatisch auf eine flächendeckende Erhöhung der lokalen Belastungen im Straßengüterverkehr auswirken. Während sich mit der leichten Steigerung auf der A 1 die globalen Tendenzen des Anstiegs der Ost-West-Verkehre bemerkbar machen, sind für die konkrete Belastungssituation auf den sonstigen Bundesfernstraßen Bremens die lokalen durch Baumaßnahmen bedingten Auswirkungen maßgebend.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen im Einzelnen:

1. Welche Maßnahmen sind durch welche Institutionen in den letzten zwei Jahren strategisch mit welchem Erfolg durchgeführt worden, um Gütertransporte von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraßen zu verlagern, und welchen Beitrag konnte hierzu das Land Bremen leisten, dieses Ziel zu erreichen?

Mit zwei Förderprogrammen fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dabei verfolgt das Ministerium zwei Lösungsansätze:

- Förderung neuer Verkehre im kombinierten Verkehr (KV). Neben der finanziellen Förderung der für den KV erforderlichen Infrastruktur (Terminalinfrastruktur) besteht die Möglichkeit zur Gewährung von Betriebsbeihilfen und Investitionszuschüssen.
- Förderung von privaten Gleisanschlüssen. Gefördert werden Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Anschlüsse sowie Investitionen zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse, deren Kapazität nicht mehr ausreicht.

Darüber hinaus ist der Senat ständig interessiert an einer Optimierung der Verkehrsträger im Güterverkehr, an der Entlastung der Straße zu Gunsten des notwendigen Straßenverkehrs und damit an einer Verlagerung des Gütertransports auf andere Verkehrsträger. In den letzten zwei Jahren ist eine Reihe von Maßnahmen zu verzeichnen, die das Ziel haben, Güterverkehr auf die Schiene bzw. die Wasserstraße zu verlagern. Dies setzt die Wettbewerbsfähigkeit von Transporten der alternativen Verkehrsträger, also z. B. im Kurzstreckenseeverkehr, auf Binnenwasserstraßen und der Schiene im Vergleich zum reinen Straßentransport voraus. Bremen ist u. a. direkt an mehreren Ansätzen beteiligt, die die Förderung des multimodalen Transports unter Einbeziehung insbesondere von Short-Sea-Verkehren zum Inhalt haben. So werden laufend strategische EU-Projekte mit dem Ziel der Optimierung des Güterverkehrs von Bremen in Zusammenarbeit mit bremischen Institutionen erfolgreich akquiriert. Daneben werden Verlagerungsprojekte der bremischen Unternehmen angeregt oder vorwiegend ideell unterstützt. Von den bekannten Projekten werden im Folgenden einige beispielhaft genannt.

- REALISE

Das zu 100 % durch die EU geförderte Forschungsprojekt REALISE (Regional Action for Logistical Integration of Shipping across Europe) wurde unter der Leitung des Senators für Wirtschaft und Häfen wissenschaftlich durch das ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), das BIBA (Bremer Institut für Betriebstechnik und angewandte Arbeitswissenschaften) und durch ENC (European Networks and Cooperation) bearbeitet und ist Ende 2005 ausgelaufen. Die wirtschaftliche Seite des Projekts betrifft den Kostenvergleich zwischen reinen Straßentransporten und multimodalen Transporten, der als Instrument im Rahmen von REALISE entwickelt wurde.
- REMARCC

Darüber hinaus ist das ebenfalls vom Senator für Wirtschaft und Häfen geleitete Projekt REMARCC (Regional Maritime Competence Centres) 2005 gerade unter der wissenschaftlichen Betreuung von ISL, BIBA und ENC erfolgreich beendet worden, das zehn Nordseeregionen als Netzwerk miteinander verbindet, um Kurzstreckenseeverkehre technisch und organisatorisch zu optimieren. Den Rahmen dafür bietet ein Internet-Portal, das verschiedene elektronische Werkzeuge integriert. Von Bremen ist geplant, in diesem Netzwerk weiter zu arbeiten.
- LOG_ALL

Nicht unerwähnt bleiben soll das zurzeit laufende Projekt LOG_ALL Logistic Alliance im Rahmen der Hanse Passage unter Leitung des Senators für Wirtschaft und Häfen ebenfalls unter wissenschaftlicher Begleitung des ISL, das im Anschluss an die EU-Erweiterung Regionen aus Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien mit Partnern aus Polen und Lettland verbindet. Ziel dieses Projektes ist es, die verschiedenen regionalen Ansätze für Logistik miteinander zu vergleichen, dabei beste Beispiele zu identifizieren und damit Potentiale für eine weitere Kooperation zwischen den Partnern zu entwickeln.
- Motorway of the Sea

Aktuell werden vom Senator für Wirtschaft und Häfen in Kooperation mit bremischen Wirtschaftsunternehmen im Kontakt mit Häfen in Finnland, Schweden und Norwegen Möglichkeiten zur Entwicklung eines europäischen Motorway of the Sea zur Verbindung von Nord- und Ostsee für den europäischen Küstenverkehr ausgelotet. Die EU fördert im Rahmen der Leitlinien für die Transeuropäischen Netze sowie im Programm Marco Polo die Schaffung von leistungsfähigen, großräumigen und besonders innovativen Verkehrsrelationen zur Verlagerung von Güterverkehr auf das Wasser als Motorway of the Sea. Dieses neue und bisher in Deutschland noch nicht praktizierte Konzept, das eine Abstimmung auf der Ebene der nationalen Regierungen von mindestens zwei Mitgliedstaaten erfordert, gilt sowohl für die Infrastruktur als auch für den operationellen Betrieb, umfasst sämtliche Beteiligte an der Transportkette und erfordert insbesondere auch die Optimierung des Hinterlandverkehrs.
- WMCS

Das Konsortium WMCS (Weser Mittellandkanal Container Shuttle), bestehend aus zwei Unternehmen und den städtischen Häfen Hannover, arbeitet intensiv an der Verlagerung von Containerverkehr auf das Wasser, bisher im Probebetrieb. Obwohl die Auslastung des Binnenschiffs ständig steigt, ist die Wirtschaftlichkeit des Transports noch nicht gegeben. Die Optimierung dieser Verkehrsrelation und eine Unterstützung aus einem Bundesprogramm werden zurzeit geprüft. Der in diesem Projekt engagierte Bremer Unternehmer ist an weiteren Aktivitäten zur Verlagerung auf den Wasserweg beteiligt.
- NECOSS

Bei NECOSS (Neutral Container Shuttle System GmbH) handelt es sich um ein privates Container Zugsystem zwischen den deutschen Seehäfen Bremerhaven–Hamburg–Bremen Roland Umschlag. Der Hauptgesellschafter dieses Projekts betreibt erfolgreich weitere Eisenbahnprojekte mit dem Ziel der Verlagerung auf die Schiene.

Um den Binnenschiffahrtbereich im Land Bremen attraktiver zu gestalten, wurde beim Senator für Wirtschaft und Häfen Anfang 2005 eine Arbeitsgruppe Binnenschiffahrt eingerichtet. Ziel der Arbeitsgruppe ist die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs (z. B. verbesserte Verkehrsinformationen auf dem elektronischen Weg) in der Region Bremen. Durch die Umsetzung der Maßnahmen sollen die Abläufe der Binnenschiffahrt verbessert und die Binnenschiffahrt wettbewerbsfähiger werden.

Das Umschlagsunternehmen WeserPort GmbH hat im Industriehafen einen neuen Terminal für Short-Sea-Shipping-Verkehre gebaut. Der Senator für Wirtschaft und Häfen sieht in diesem Projekt eine sinnvolle Ergänzung des Logistikstandortes Bremen. Der Binnenschiffs- und Short-Sea-Shipping-Terminal wird vom Bund mit 50 % im Rahmen der „Förderung von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs“ unterstützt. Teile der Anlage wurden erst vor kurzem in Betrieb genommen.

2. In welchem Umfang hat der Bund bisher die Installierung neuer Gleisanschlüsse sowie die Reaktivierung stillgelegter Anschlüsse in Bremen finanziell gefördert?

Bundesweit wurden in den Jahren 2004/2005 insgesamt 15 Anträge auf Förderung von Gleisanschlüssen positiv beschieden.

Im Land Bremen wurden bislang einer Firma Bundesmittel für die Reaktivierung ihres Gleisanschlusses bewilligt (rd. 1,1 Mio. €).

Weitere Anträge liegen nicht vor, im Rahmen der Planungsbegleitung haben jedoch mit weiteren Antragstellern aus Bremen Gespräche stattgefunden.

3. Welche Möglichkeiten hat das Land Bremen, die Umsetzung kreativer Logistikkonzepte der Verkehrsunternehmen im Gütertransport – Kooperation von Schienenverkehrsunternehmen untereinander sowie zwischen Bahn-, Straßenverkehrs- und Binnenschiffahrtunternehmen – durch Gewinnung neuer Partner zu unterstützen?

Der Senat nutzt die Chancen, kreative Logistikkonzepte der Unternehmen der Gütertransportwirtschaft anzuregen, in mehrfacher Hinsicht. In führender Funktion ist der Senator für Wirtschaft und Häfen an den folgenden Ansätzen und Netzwerken beteiligt.

— SPC Deutschland

Bremen ist einer der Initiatoren des SPC (Short Sea Shipping Promotion Centre) Deutschland, das beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung angesiedelt ist. Diese Einrichtung ist als Public-Private-Partnership gegründet worden zwischen Unternehmen und Wirtschaftsverbänden auf der einen Seite und dem Bund, den fünf Küstenländern und Nordrhein-Westfalen auf der anderen Seite. Bremen unterstützt das SPC finanziell bis zum Ende dieses Jahres und erwartet, dass die zunehmend mehr an den Leistungen des SPC interessierte Wirtschaft eine Konzeption für den weiteren Bestand des SPC entwickelt. Das im Jahr 2000 gegründete SPC hat die Aufgabe, hafenneutral über die Möglichkeiten zur Verlagerung von Güterverkehr auf Küsten- und Binnenschiffahrt zu informieren und unterstützt insbesondere die Ablader bei der Erarbeitung von alternativen Logistik- und Transportkonzepten.

— EIT Promotion Centre

Seit Mitte 2005 ist das EIT (European Intermodal Transport Promotion Centre) mit einer bremischen Anschubfinanzierung in Bremen in Betrieb gegangen. Dabei handelt es sich um eine Kooperation zwischen dem ISL und der European Intermodal Association mit der Aufgabe, innovative Logistiklösungen im Güterverkehr zu entwickeln, diese mit den Partnern aus der Wirtschaft zu moderieren, Know-how für die verladende Wirtschaft anzubieten sowie Information zur Intermodalität des Verkehrs zu leisten. In einer ersten Veranstaltung im Dezember 2005 wurden unternehmerische Lösungen für zuverlässigen intermodalen Transport vorgestellt sowie Partner und Mitglieder aus der Wirtschaft gewonnen.

4. Entspricht der zu erwartende Kapazitätswachstum nach Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan für Bremen vorgesehenen Aus- und Neubauvorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraßen den Prognosewerten, insbesondere zum Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015, um einen fließenden Gesamtverkehr auf den Bundesfernstraßen sicherzustellen?

Grundlage für die Neu- und Ausbauplanungen bei Straße, Schiene und Wasserstraße im BVWP 2003 sind verkehrsträgerübergreifende Verkehrsprognosen, die insbesondere zum Güterverkehrsaufkommen die vorgenannten Wachstumsraten bis zum Jahr 2015 berücksichtigen. Auf der Verkehrsangebotsseite sind die entsprechenden Neu- und Ausbaumaßnahmen mit den jeweiligen Kapazitäten eingestellt worden, so dass für den fließenden Gesamtverkehr eine verkehrswirtschaftlich akzeptable Verbesserung der Verkehrsqualität sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr im Vergleich zur heutigen Situation sichergestellt werden kann. Grundlage für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf ist u. a. die Verbesserung der Erreichbarkeit, der Reisezeiten als primäre Kapazitätsmerkmale der Verkehrsinfrastruktur sowie weitere Verbesserungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Verkehrs. Die Prognosen des BVWP 2003 korrespondieren mit den in Bremen laufenden Aktualisierungen auf der Projektebene, die sich ebenfalls auf den Zeithorizont 2015 beziehen und identische Ausbaustandards aufweisen.

Die zu erwartenden Kapazitätswachstum nach Realisierung der im BVWP für Bremen vorgesehenen Maßnahmen entsprechen den Prognosewerten, insbesondere zum Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015, um einen fließenden Verkehr mit einer angemessenen Verkehrsqualität sicherzustellen.

Siehe auch die Antwort zu Frage 9.

5. Welches sind die neuesten Erkenntnisse zu den Verlagerungseffekten im Güterfernverkehr Straße–Schiene–Wasserstraße, nach Einführung der Maut auf den Bundesautobahnen?

Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Auswirkungen der Lkw-Maut im Rahmen der Marktbeobachtungen näher untersucht. Dazu wurden im ersten Halbjahr 2005 u. a. ca. 340 Expertengespräche mit Vertretern des Verkehrsgewerbes sowie aus Industrie und Handel durchgeführt. Diese Ergebnisse sind ausführlich in dem Sonderbericht über die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut vom September 2005 dargelegt. In Bezug auf die mautbedingten Verlagerungen auf andere Verkehrsträger lassen sich hieraus folgende Ergebnisse feststellen:

- Die im Vorfeld der Mauteinführung geäußerte Erwartung hinsichtlich der Verlagerungswirkungen der Maut vom Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger hat sich bislang kaum erfüllt. Dabei sind Unterschiede in der Reaktion auf der Seite der Transportunternehmen und auf der Seite der Auftraggeber – Spediteure, Industrie- und Handelsunternehmen – feststellbar.

Die von der Mautpflicht unmittelbar betroffenen Transportunternehmer sind Spezialisten für den Straßentransport und haben deshalb regelmäßig wenig Neigung, die eigene Leistung durch Beförderungsleistungen anderer Verkehrsträger zu ersetzen. Im Vergleich zur Schiene wird immer wieder das Argument der begrenzten Leistungsfähigkeit der Schiene sowie das Preisargument angeführt. Bei Transportunternehmen, die bereits bisher verschiedene Verkehrsträger nutzten, ist jedoch zu erkennen, dass die Alternativen zum Straßengüterverkehr, insbesondere der kombinierte Verkehr, in Zusammenhang mit der Mauteinführung und der Kraftstoffkostenerhöhung, verstärkt geprüft werden.

Im Gegensatz zu den Transportunternehmen berücksichtigt die Auftraggeberseite bei der Verkehrsträgerwahl jeweils die insgesamt mit der Transportdurchführung entstehenden Kosten, so dass hier bei ausreichender Angebotsqualität im Einzelfall eher die Bereitschaft besteht, wegen der Maut verstärkt die Verkehrsträger Schiene oder Binnenschiff einzusetzen. So wird über Verlader berichtet, die Mautkosten für den reinen Straßentransport nur so weit übernehmen, wie die Gesamtkosten des Straßentransports die des kombinierten Verkehrs nicht überschreiten.

- Verlagerungen von der Straße zur Binnenschifffahrt hat es nur in wenigen Fällen gegeben. Zu nennen sind hier insbesondere Containerverkehre im Seehafen-Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen.
 - Ähnlich wie beim Binnenschiff bietet sich für mautbedingte Verlagerungen von der Straße auf die Schiene vorrangig der kombinierte Verkehr an. Hier haben sich nach den vorliegenden Erkenntnissen in den ersten sechs Monaten der Mautpflicht folgende Entwicklungen gezeigt:
 - Im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen deutschen Binnenterminals ist bislang kein ausgeprägter Verlagerungseffekt festzustellen. Soweit Kombioperatoren über Aufkommenssteigerungen berichten, führen sie diese nur in geringem Umfang auf die Mauteinführung zurück. Vor allem sei der Aufkommenszuwachs eine Fortsetzung der schon länger andauernden positiven Entwicklung bei den innerdeutschen Zubringerverkehren zu internationalen Korridoren des kombinierten Verkehrs (Gateway-Verkehre). Im Zeitraum Januar bis Mai 2005 hat sich die Anzahl der zwischen deutschen Binnenterminals beförderten Container bzw. Wechselbehälter insgesamt um ca. 7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöht. Bemängelt wurde von den im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen die Preiserhöhung von Railion (ehemalige DB Cargo) zeitgleich zur Einführung der Lkw-Maut, die sich nach Meinung dieser Unternehmen negativ auf die Aufkommensentwicklung im kombinierten Verkehr ausgewirkt hat.
 - Im nationalen Seehafenhinterlandverkehr hat sich im 1. Halbjahr 2005 die Nachfrage nach Beförderungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr weiter erhöht. Von mehreren Kombigesellschaften wurden neue Ganzzüge gestartet. Ob als Hauptursache dieser Entwicklung die Mauteinführung zu sehen ist oder eher das erhebliche Wachstum im internationalen Seecontainerverkehr, lässt sich zurzeit noch nicht abschließend beurteilen.
 - Beim grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr von, nach und durch Deutschland zeigt sich in den letzten Jahren eine stetige Zunahme des beförderten Aufkommens. In diesem Bereich ist die Einführung der deutschen Lkw-Maut von geringerer Bedeutung als im nationalen Verkehr, da die Auslandsstrecke in den meisten Fällen viel länger ist als die in Deutschland zurückgelegte Strecke. Signifikante Mengenzuwächse, die direkt der Mauteinführung in Deutschland zugerechnet werden können, sind bisher noch nicht feststellbar.
 - Es wird damit gerechnet, dass in der nächsten Zukunft spürbare Verlagerungen von der Straße zum kombinierten Verkehr erfolgen, da die Umstellung von Logistiksystemen auf die Nutzung des kombinierten Verkehrs viel Zeit in Anspruch nimmt und finanzielle Belastungen bedeutet.
 - Mautbedingte Verlagerungen bremischer Verkehre von der Straße auf die Schiene bzw. die Wasserstraßen sind dem Senat bisher nicht bekannt geworden.
6. Aus welchen Gründen werden Anschlussgleise von Betreibern nicht in Anspruch genommen bzw. werden Anschlussgleise nicht reaktiviert?

In Deutschland ist die Anzahl der Gleisanschlüsse seit Jahrzehnten rückläufig. Die Ursachen des anhaltenden Rückgangs sind vielfältig. Zu nennen sind:

- Höherwertige Handelsüter und immer kleinere Sendungsgrößen werden häufig von Logistikunternehmen mit Standorten abseits der Schieneninfrastruktur transportiert.
- Die Anforderungen einer zeitlich und mengenmäßig flexiblen Bedienung bei einem scharfen Preis- und Qualitätswettbewerb führt zu einer Verlagerung von der Schiene auf die Straße.
- Häufig wird auf Gleisanschlüsse verzichtet, wenn Instandhaltungsarbeiten anstehen, da diese durch das Unternehmen nicht finanziert werden können.

— Als häufigster Grund für die Nichtinanspruchnahme von Gleisanschlüssen wird der Systemnachteil der Bahn gegenüber der Straße aufgrund eigens vorzuhaltender Schieneninfrastruktur genannt.

7. Ist der Rückbau des Güterbahnhofs unter dem Aspekt der Verlagerung der Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße neu zu bewerten?

Im Jahr 2005 hat die DB die Produktionsabläufe in ihrem Cargo Zentrum Bremen neu gestaltet. In diesem Zusammenhang hat sie die Zugbildungsaufgaben der Zugbildungsanlage Bremen-Rangierbahnhof (Rbf.) auf die Zugbildungsanlagen Seelze-Rbf. und Osnabrück-Rbf. verlagert. Nach Angaben der DB AG führt diese Maßnahme zu schlankeren Produktionsabläufen und zu einer höheren Flexibilität der Kundenbedienung.

Aus der Sicht der bremischen Hafeneisenbahn und ihrer Kunden hat die Umstrukturierung zu keinen negativen Auswirkungen geführt. Daher ist eine Neubewertung der Maßnahme derzeit nicht erforderlich.

Zukünftig ist insbesondere im kombinierten Verkehr auf der Schiene mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten zu rechnen. Den wesentlichen Anteil daran hat in der Region Bremen/Bremerhaven der Seehafenhinterlandverkehr.

Für den Schienenanteil der kombinierten Verkehre erfolgten im Bremer Rangierbahnhof keine Zugbildungsaufgaben. Diese wurden und werden weiterhin in den Bahnhöfen der bremischen Hafeneisenbahn und im Bahnhof Speckenbüttel übernommen.

8. Welche Logistikkonzepte zur Kooperation von Verkehrsunternehmen gibt es bereits, und nach welchen Kriterien werden sie gefördert?

Zur Kooperation von Verkehrsunternehmen existieren die Konzepte der GVZ, des KV sowie der City-Logistik. Bei allen diesen Konzepten hat Bremen im nationalen und internationalen Maßstab eine Vorreiterrolle erfüllt.

Für den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs sowie zur Förderung der Logistikbranche stehen auf nationaler und internationaler Ebene folgende Förderprogramme zur Verfügung:

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gewährt Zuwendungen für den Bau und die Erweiterung von Umschlaganlagen des KV auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV. Voraussetzung für die Förderung ist die öffentliche Zugänglichkeit der Anlagen. Die maximale Förderquote beträgt 85 %.

Gleisanschlussförderung

Mit dieser Richtlinie fördert der Bund die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen der verladenden Wirtschaft. Die maximale Förderquote beträgt 50 %.

Nationales PACT-Programm

Hierbei handelt es sich um ein weiteres Programm des Bundes zur „Förderung neuer Verkehre im kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße“. Es werden sowohl die Anschubfinanzierung bei der Einrichtung von neuen KV-Angeboten als auch Ausrüstungsinvestitionen im KV gefördert. Das Programm ist seit 2004 in Kraft.

Marco Polo

Das europäische Förderprogramm Marco Polo verfolgt u. a. das Ziel der Entlastung des europäischen Straßennetzes durch Verlagerung von Straßengüterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschiff oder (Kurzstrecken-)Seeschiff.

Förderprogramm des BMU zur Förderung der Logistikbranche aus dem ERP-Umwelt und Energiesparprogramm

Derzeit wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) ein weiteres Programm zur Förderung der Logistikbranche konzipiert. Der Hintergrund für diese Förde-

rung sind die gestiegenen Umweltaforderungen seit dem In-Kraft-Treten der EU-Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub und ab 2010 zusätzlich für Stickstoffdioxid. Zusätzlich sind nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschrieben. Daraus resultieren insbesondere für Unternehmen, die Innenstädte und Ballungsgebiete beliefern, betriebswirtschaftliche Risiken, z. B. durch Fahrverbote wegen Überschreitung der EU-Luftqualitätswerte, Nachrüstkosten für Lieferfahrzeuge etc. Dabei sind zwei Förderschwerpunkte vorgesehen: Ansiedlung in einem GVZ sowie die Errichtung bzw. der Ausbau von Logistikzentren. Zur Finanzierung von Investitionen erhalten die Unternehmen ERP-Mittel zu einem besonders günstigen Zinssatz, wenn diese umweltpolitische Kriterien, z. B. eingesparte Lkw-Transportkilometer, Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge etc. erfüllen.

Das Land Bremen ist an der Konzeptentwicklung beteiligt. Es ist davon auszugehen, dass dieses Programm noch in diesem Jahr in Kraft treten wird.

9. Für welchen Zeitraum sind welche bremischen Ausbau- und Neubauvorhaben zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens ausgelegt?

Die bremischen Ausbau- und Neubauvorhaben sind in Übereinstimmung mit dem BVWP 2003 grundsätzlich für den Prognosehorizont 2015 ausgelegt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten bremischen Ausbau- und Neubauvorhaben mit einer übergeordneten Bedeutung und Relevanz für den Güterverkehr:

Nr.	Maßnahme	Prognosehorizont	Einstufung BVWP 2003/Einstufung AIP/sonstige Anmerkungen
Straße			
1.	Neubau der Autobahnneckverbindung A 281: BA 2, 3 und 4	2015	Vordringlicher Bedarf (VB)
2.	B 212 n	2015	VB
3.	Neubau B 71 n Lgr. HB/NI (B 6) AS Bremerhaven/Wulsdorf	2015	VB
4.	Ausbau der B 212 Hafenstraße – Bremerhaven/M (A 27)	2015	VB
5.	Ausbau der A 27 AS Bremen-Vahr – AK Bremen (A 1)	2015	VB
6.	B 74 Verlegung Farger Straße – Kreinsloger (A 270)	2015	VB
7.	Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven	2025	Gesonderte Finanzierung durch den Bund nach dem § 5 a FStrG
8.	Neubau B 6 n Neuenlander Straße (A 281) – AS Bremen/Brinkum (A 1)	nach 2015	Weiterer Bedarf (WB) mit Planungsrecht
9.	Ausbau der A 1 AK Bremen – AS Bremen-Brinkum	nach 2015	WB
10.	Ausbau der A 27 AS Bremen-Überseestadt – AS Bremen-Vahr	nach 2015	WB
11.	Ausbau der Brücke B 6 über den Verteilerkreis Utbremen	nach 2015	WB
Schiene			
1.	Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg–Bremen–Hannover (Y-Trasse)	2015	VB
2.	Ausbaustrecken Wilhelmshaven–Oldenburg/Langwedel–Uelzen	2015	VB
3.	Ausbaustrecke Rotenburg–Minden	2015	VB
4.	Ausbau von Knoten 2. Stufe (Anmeldung Knoten Bremen)	nach 2015	WB, d. h. Ausbau nach 2015

Nr.	Maßnahme	Prognosehorizont	Einstufung BVWP 2003/Einstufung AIP/sonstige Anmerkungen
Wasserstraße			
1.	Ausbau der Mittelweser: Landesbergen-Bremen (2. Bauabschnitt): Vertiefung der Fahrrinne für 2,5 m abgeladenen Großmotorgüterschiff	2015	VB
2.	Mittelweser: Bau der Schleusen in Dörverden und Minden mit mindestens 140 m Nutzlänge in Verbindung mit Ersatz	2015	VB

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2015 – BMVBW, Juli 2003.

Für den Zeitraum nach 2015 gibt es für Bremen derzeit keine konkreten quantitativen Abschätzungen über die verkehrlichen Auswirkungen des Gesamtverkehrsaufkommens. Die hierfür erforderlichen prognostischen Annahmen auf der Ebene der Strukturdaten werden derzeit vorbereitet. Es handelt sich dabei um räumlich disaggregierte Prognosen der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung für den Prognosehorizont 2020, auf deren Basis eine Prognose des Gesamtverkehrsaufkommens gegebenenfalls erarbeitet werden soll.

Bei der Ausbauplanung der Cherbourger Straße in Bremerhaven wurde die künftige Entwicklung der Umschlagszahlen bis zum Jahr 2025 berücksichtigt. Auch für dieses Projekt wird derzeit die Verkehrsprognose für den Zeitraum bis 2025 überarbeitet.

Nach Einschätzung des Senats sind die im BVWP geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen – vordringlicher und weiterer Bedarf – ausreichend, um auch nach 2015 die zu erwartenden Verkehrsentwicklung im Güterverkehr mit einer hinreichenden Verkehrsqualität zu bewältigen.

10. Welche Planungen bzw. welche Projekte zur zusätzlichen Verknüpfung von Lkw-Fernverkehren mit der Schiene gibt es im Land Bremen?

Mit dem logistischen Knoten GVZ und der Roland-Umschlaganlage verfügt Bremen über sehr gute Zugänge zum Schienen- und Wasserstraßennetz mit entsprechender Einbindung in die nationalen und internationalen Netzwerke des kombinierten Verkehrs. Durch den Einstieg in ein eigenverantwortlich betriebenes Kombinetz gelang es der Kombiverkehr GmbH in 2000, die Pünktlichkeit auf 90 % zu erhöhen und das Sendungsaufkommen kurzfristig um über 20 % zu steigern. Nach dieser Konsolidierungsphase wurde im Jahr 2003 mit einem Aufkommen von 40,3 Mio. t zum ersten Mal die Marke von 40,0 Mio. t überschritten. Von dieser insgesamt günstigeren Entwicklung des KLV profitiert die Roland-Umschlaganlage in Bremen. Die Umschlagsleistung im Zeitraum 2000 bis 2005 stieg von rd. 71.000 Ladeeinheiten/a (LE/a) auf rd. 88.000 LE/a um ca. 24 % an. Prognostisch ist das Ziel für den Zeithorizont 2015 von 90 bis 100 Mio. t für Deutschland anvisiert.

Derzeit werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Schienenanbindung des GVZ untersucht. Mit der geplanten Realisierung wird eine Produktivitäts- und Kapazitätserweiterung erreicht. Damit werden günstige Infrastrukturvoraussetzungen für die Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene geschaffen.

Das Land Bremen verfügt schon heute mit dem logistischen Knoten GVZ und der Roland-Umschlaganlage über eine leistungsgerechte Verknüpfung von Lkw-Fernverkehren mit der Schiene, die nach dem derzeitigen Erkenntnisstand in der Lage ist, die prognostizierten Verkehrszuwächse im Güterverkehr leistungsgerecht abzuwickeln. Daher bestehen derzeit keine weiteren konkreten Planungen, dieses Angebot durch zusätzliche Verknüpfungen zu erweitern.

11. Wann und durch welche Maßnahmen wird der Hauptbahnhof Bremen an das zunehmende Güteraufkommen angepasst?

Bremen ist zentraler Bahnknoten der Nordwestregion. Die Kapazitäten des Knotens und der Zulaufstrecken werden unter Ansatz der Güterverkehrsmengen nach den BVWP-Prognosen für 2015 erschöpft sein. Insbesondere die Containerverkehre weisen beträchtliche Steigerungsraten auf. Der Tiefwasserhafen Wil-

helmshaven lässt eine weitere positive Nachfrageentwicklung erwarten. Nach gutachterlichen Feststellungen muss die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens Bremen verbessert werden.

Aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ergeben sich folgende Infrastrukturvorhaben des Schienenverkehrs in Bremen und im nordwestlichen Niedersachsen:

1. Neubaustrecke/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover (Y-Trasse),
2. Ausbaustrecken Wilhelmshaven–Oldenburg/Langwedel–Uelzen,
3. Ausbaustrecke Rotenburg–Minden,
4. Ausbau von Knoten 2. Stufe (Anmeldung Knoten Bremen).

Zu der Position „Ausbau von Knoten“ hat das Land Bremen gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und der DB AG Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Bereich Bremen-Hauptbahnhof beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) angemeldet. Diese sollen in zwei Bereichen umgesetzt werden:

- Im Bremer Hauptbahnhof soll die Einbindung der Strecke Bremen–Oldenburg verbessert werden, da diese Strecke nach den vorliegenden Prognosen die größte Steigerung im Güterverkehr erfahren wird. Hier ist der Umbau eines Nebengleises zu einem Hauptgleis und eine entsprechende Anpassung der Weichenstraßen zur Entflechtung der Güter- und Personenverkehre vorgesehen.
- In Bremen-Neustadt soll durch die Elektrifizierung der Hafensbahn zwischen Bremen-Neustadt und Bremen-Grolland sowie die Erweiterung der Vorstellgruppe Neustädter Hafen die Streckenleistungsfähigkeit auf der Strecke Bremen–Oldenburg ebenfalls erhöht werden. Ein heute noch im Bahnhof Bremen-Neustadt erforderlicher Lokwechsel kann bei einer Elektrifizierung des Verbindungsgleises entfallen. Durch die Erweiterung der Vorstellgruppe können längere Züge als heute direkt in die Vorstellgruppe einfahren. Insgesamt ergibt sich dadurch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Zeit- und Kostenersparnis bei der Bedienung der Neustädter Häfen und des GVZ.

Das geschätzte Investitionsvolumen der beiden genannten Maßnahmen liegt bei rund 20 Mio. €.

Das BMBVS hat für die genannten Maßnahmen eine gesamtwirtschaftliche Bewertung vorgenommen, die zu einem sehr positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis geführt hat. Weitere Umsetzungsschritte werden derzeit gemeinsam mit der DB AG und dem Land Niedersachsen im Zusammenhang mit der Realisierung des Jade-Weser-Port abgestimmt. Eine Finanzierung soll über das Knotenausbauprogramm des Bundesverkehrswegeplans erfolgen.

Um langfristig die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhalten, werden seitens der Länder Niedersachsen und Bremen weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen im Verlauf der Streckenabschnitte Bremen–Oldenburg und Bremen–Verden für erforderlich gehalten.

12. Wie bewertet der Senat die Zukunft der „Just-in-Time-Verkehre“ im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Güterverkehre auf der Straße?

Mit dem klassischen Just-in-Time-Konzept wurde erstmals die logistische Betrachtungsweise auf überbetriebliche Material- und Informationsflüsse ausgedehnt. In der Beschaffungslogistik sollten durch eine weitgehend produktions-synchrone Beschaffung und integrierte Informationsverarbeitung Lagerbestände reduziert und Durchlaufzeiten gesenkt werden. Ähnliches vollzog sich im Laufe der 90er Jahre in der Distributionslogistik. Hier waren die Konzepte für das so genannte Efficient Consumer Response (ECR) im Handel maßgeblich. Im Fokus aktueller und zukünftiger Anstrengungen steht nunmehr die Optimierung der logistischen Kette insgesamt, die mit dem Begriff Supply Chain Management (SCM) beschrieben wird.

Hierbei geht es um die Optimierung aller physischen und informatorischen Ströme über eine Vielzahl von inner- und zwischenbetrieblichen Wert-

schöpfungsstufen. In der betriebswirtschaftlichen Literatur existieren unterschiedliche Ansätze zum Verständnis des SCM. Übereinstimmendes Merkmal der meisten Definitionen ist die ganzheitliche Fluss- und Prozessorientierung über die Unternehmensgrenzen hinweg. Nicht allein die Schnittstellen zwischen Lieferanten und Produktion oder die Stufen des Distributionsprozesses, sondern alle Flüsse in der Supply Chain sollen im Sinne eines Gesamtoptimums strukturiert werden. Die logistische Konzeption ist auf die Befriedigung der Bedürfnisse des Endkunden auszurichten. Zieldimensionen des SCM sind das Gesamt- bzw. Totalkostendenken in der Logistikkette und das Servicedenken für den Verbraucher.

Über die Zukunft der Just-in-Time-Verkehre sowie moderner logistischer Konzeptionen wie das SCM wird seit geraumer Zeit in den Fachkreisen intensiv diskutiert. U. a. ist verkehrsinfrastruktur- und -ordnungspolitisch entscheidend, ob hierdurch zusätzlicher Verkehr ausgelöst und damit zur Überlastung der Infrastruktur beigetragen wird. Zwar ist z. B. für Deutschland feststellbar, dass die Verkehrsintensitäten im Zeitablauf, wie in der Vorbemerkung dargelegt, gestiegen sind.

Hierfür sind jedoch verschiedene Ursachen verantwortlich. Neben der Durchsetzung verkehrserzeugender logistischer Konzepte ist z. B. die Intensivierung der wirtschaftlichen Integration in Europa bzw. die Globalisierung anzusprechen. Vermehrte grenzüberschreitende Verkehre bedingen längere Transportentfernungen und damit höhere Verkehrsleistungen. Auch die Reduzierung der Fertigungstiefe durch Outsourcing-Prozesse und die zunehmende Individualisierung von Produkten (Trend zu kleineren Losgrößen) lösen zusätzliche Verkehrsaktivitäten aus.

Andererseits zeigen SCM-Konzepte durchaus auch Ansätze zur Einsparung von Transportaktivitäten. Genauere Planung und langfristige Beziehungen zu Spediteuren und Transportdienstleistern helfen bei der Reduzierung von Leerfahrten. Bei der Strukturierung von Zulieferprozessen wählt man heute häufiger abnehmernahe Lieferantenstandorte, um Störungen auf dem Transportweg von vornherein auszuschließen. Dies führt zur Reduktion des Verkehrsaufwandes. Diese Tendenzen sind z. B. beim Produktionsstandort DaimlerChrysler in Bremen zu beobachten.

Grundsätzlich erwartet der Senat, dass auch künftig eine positive Korrelation zwischen modernen Logistikkonzepten und dem Verkehrswachstum existieren wird.

13. Welche Ausbauplanungen bestehen für Wasserverkehrswege und deren Vernetzung mit Schiene und Straße in Bremen und der Region?

Die Freie Hansestadt Bremen (FHB) beteiligt sich an dem geplanten Ausbau der Mittelweser. Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Mittelweser wurde im Jahr 2002 erteilt und beinhaltet die Anpassung der Mittelweser für Verkehre mit Großmotorschiffen. Der 1. Bauabschnitt zwischen Minden und Landesbergen ist inzwischen weitgehend hergestellt. Der 2. Bauabschnitt zwischen Landesbergen und Bremen sowie der Neubau der Schleusen in Dörverden und Minden sind im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Das Vorhaben GVZ Bremen war von Anfang an in die Gesamtentwicklung Niedervielands für industriell-gewerbliche und Hafennutzungen eingebettet. In den letzten Jahren stagniert jedoch das Umschlagsvolumen der bremischen Weserhäfen. Aus diesem Grund wird derzeit ein Masterplan mit konkreten Maßnahmenvorschlägen von unternehmerischen Investitionen bis hin zu einem verbesserten Marketing für die Entwicklung des Logistikzentrums Links der Weser von der bremenports erarbeitet. Daraus werden neue Impulse für die Vernetzung des Neustädter Hafens mit dem GVZ erwartet.